



独立行政法人 国際協力機構(JICA)

ベトナム道路局(VRA)

ベトナム社会主義共和国

道の駅マスタープラン策定計画調査

最終報告書(要旨)



2009年3月

株式会社三菱総合研究所

株式会社アルメック

ベト事

JR

09-42

本調査では、下記の外貨交換率を適用した。  
USD\$1.00 = 17,311.5Vietnam Dong  
(2009年2月)

## 序 文

日本国政府は、ベトナム国政府の要請に基づき、同国における「道の駅マスタープラン策定計画調査」を行うことを決定し、独立行政法人国際協力機構がこの調査を実施いたしました。

当機構は、平成19年2月から平成21年2月まで、ベトナム国道の駅マスタープラン策定計画調査共同企業体代表株式会社三菱総合研究所の畑中邦夫氏を団長とし、同社及び株式会社アルメックの団員により構成される調査団を現地に派遣しました。

調査団は、現地調査を実施し、ベトナム国政府関係者と協議を行うと共に共同作業を行い、一連の国内作業を経て、ここに本調査報告書の完成の運びとなりました。

この報告書が、ベトナムの道路ユーザーの利便性・安全性向上に貢献しながら、ベトナム国の地域振興に資することを願っております。またこの共同作業を通じて、両国の友好及び親善の一層の発展に役立つことを祈念いたします。

終わりに、調査にご協力とご支援を頂いた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成21年3月

独立行政法人 国際協力機構  
ベトナム事務所 所長

染野元則

ベトナム社会主義共和国・道の駅マスタープラン策定計画調査  
最終報告書(要旨)

目次

略語

はじめに

1. 調査目的 .....	1
2. 調査範囲 .....	3
3. 調査の実施機関.....	5
<b>1. ベトナム国における「道の駅」の重要性と必要性.....</b>	<b>6</b>
<b>2. 「道の駅」開発における基本的考え方 .....</b>	<b>7</b>
2.1 「道の駅」の基本的機能.....	7
2.2 「道の駅」開発計画案.....	7
2.3 「道の駅」のタイプ分類.....	9
<b>3. 「道の駅」開発の仕組みと政策 .....</b>	<b>10</b>
3.1 法枠組み .....	10
3.2 財政計画 .....	12
3.3 利害関係者と各々の役割.....	15
3.4 「道の駅」の運用・管理の仕組み.....	17
3.5 「道の駅」の影響と社会・環境配慮 .....	19
<b>4. 「道の駅」マスタープラン .....</b>	<b>20</b>
4.1 全国マスタープラン .....	20
4.2 省マスタープラン.....	25
<b>5. 提言 .....</b>	<b>33</b>

## 表リスト

Table 2.2.1	立地選定のための案 .....	8
Table 2.3.1	「道の駅」の3つの標準タイプ .....	10
Table 3.2.1	「完全公共タイプ」に対応する投資者と運用者の組み合わせ .....	14
Table 3.2.2	「公共 - 民間タイプ」に対応する投資者と運用者の組み合わせ .....	14
Table 3.2.3	「完全民間タイプ」に対応する投資者と運用者の組み合わせ .....	14
Table 3.3.1	関連する利害関係者と各々に期待される役割の一覧.....	15
Table 3.4.1	運用・管理活動項目 .....	17
Table 3.5.1	さまざまな観点からの「道の駅」の影響概観 .....	19
Table 4.1.1	「道の駅」の配置目標（標準） .....	20

## 図表リスト

Figure 2.1	全国マスタープランの調査範囲 .....	3
Figure 2.2	パイロットプロジェクトの場所と省マスタープランの調査範囲 .....	4
Figure 2.1.1	ベトナムの「道の駅」の基本的機能 .....	7
Figure 2.3.1	「道の駅」施設の3カテゴリとその基本的配置 .....	9
Figure 3.1.1	主要な「道の駅」開発活動および関連法枠組み .....	11
Figure 3.2.1	「道の駅」建設の財源の可能な選択肢 .....	12
Figure 3.2.2	「道の駅」運用・管理の財源の可能な選択肢 .....	13
Figure 3.4.1	「道の駅」運用・管理構造 .....	17
Figure 3.4.2	「道の駅」管理部と地域作業グループ .....	18
Figure 4.1.1	新規に開発される「道の駅」の場合の「道の駅」認定手続きの提案 .....	22
Figure 4.1.2	既存類似施設の認定の場合の「道の駅」認定手続きの提案 .....	23
Figure 4.2.1	省における「道の駅」ネットワークのイメージ .....	25
Figure 4.2.2	「道の駅」センターにおける地域ネットワーク・イメージ .....	25
Figure 4.2.3	ホアビンにおける将来の「道の駅」立地提案 .....	26
Figure 4.2.4	ホアビン省の道路・観光地図 .....	27
Figure 4.2.5	ニンビンにおける将来の「道の駅」立地提案 .....	29
Figure 4.2.6	ニンビン省の道路・観光地図 .....	30
Figure 4.2.7	バクザンにおける将来の「道の駅」立地提案 .....	31
Figure 4.2.8	バクザン省の道路・観光地図 .....	32

## 略語

DARD	農業農村開発局
DF/R	最終報告書草案
DOT	交通局
F/R	最終報告書
FY	会計年度
GOV	ベトナム国政府
IC/R	インセプションレポート
IT/R	中間報告書
JICA	独立行政法人国際協力機構
MARD	農業農村開発省
M/M	議事録
MOT	運輸省
MPI	計画・投資省
NGO	非政府組織
NH	国道
PC	人民委員会
PPP	官民パートナーシップ
PR/R	プログレスレポート
S/C	ステアリングコミティ
S/W	業務範囲
TEDI	運輸技術・設計研究所
VRA	ベトナム道路局

# はじめに

## 1. 調査目的

### 1.1 調査の背景

ベトナム国の主要な国道の改善・再建については、ベトナム国政府（以降は「政府」と表記）と国際的な援助供与者の努力があり、道路ネットワークの最近の改善はベトナム国の経済発展にとって非常に重要な役割を担ってきている。しかし、そのような道路の改善によって交通事故による死亡者数の増加という消極的な社会的影響も生じている。これは交通安全のための対応策が、自動車に対してかつてよりも高速走行を可能にした道路改善に追いついていない事実を抛る。また、農村地域の経済成長が都市地域のそれよりもずっと低いために農村地域の道路改善は農村発展にじゅうぶん貢献していない。したがって両地域間の所得格差はますます大きくなる傾向にあるとも、言われている。

そのような社会問題の緩和にむけて、地域発展を促進し、また道路ネットワークの改善によるより積極的な効果を得るために、政府は政策手段の 1 つとして日本の例を参照して「道の駅」システムの導入について調査してきた。ベトナム国運輸省（以降は MOT と略記）は、2002 年運輸大臣通達により MOT のベトナム道路局（以降は「VRA」と略記）に対して、「道の駅」に相当するような国道沿いの休息・サービス施設についてマスタープランを作成するよう指示した。2003 年 3 月、MOT 下の研究所である交通技術・設計研究所（The Transport Engineering and Design Institute）（以後、「TEDI」と略記）は、マスタープラン草案（中間報告）を完成させた。だが、それは「道の駅」を建設する地区数と同時に準備すべき一般的施設についても特定しているものの、地域発展の促進案や「道の駅」ネットワークの拡大のための政策・戦略案を作るためには、さらに多くの検討を行わなければならない。したがって実質上、公式の「道の駅」マスタープランはいまだに存在しない。

そのような状況下で、政府は交通安全の向上および地場産業・地域発展の促進の観点から、日本に対してベトナム国の全国道をカバーする「道の駅」の開発調査を公式に要請した。この要請に応え、独立行政法人国際協力機構（以降は「JICA」と表記）は 2006 年 5 月-6 月に予備調査を実施した上で、調査内容について会議の議事録（以降は「議事録」と略記）と業務範囲（以降は「業務範囲」と略記）にまとめた。「議事録」と「業務範囲」はともに 2006 年 12 月に契約され、『ベトナム社会主義共和国における道の駅マスタープラン策定計画調査』（以降は「調査」と略記）と題された開発調査の開始が決定された。

### 1.2 調査目的

「業務範囲」に述べられているように、「調査」は 2 つの目標を持っており、それは 1)ベトナム国における道の駅のマスタープランを作成すること、2)パイロットプロジェクトを通じて道の駅の計画・投資・管理のための指針・マニュアルを開発することである。これらの目標を達成するため、「道の駅」マスタープラン草案をより効率的な政策手段に向上させ、かつその実現を促す目的から技術支援が政府に提供される。これらの目標について、以下により具体的に説明する。

- (a) 政府から承認を得るための政策枠組みとして、「道の駅」の既存のマスタープラン草案を改善するか新たなマスタープラン草案を作成する。同時に、この維持可能で現実的な戦略は関係する利害関係者の同意を得なければならない。
- (b) パイロットプロジェクトを実施し、「道の駅」の最終的なマスタープランと指針・マニュアルのた



めに望ましい施策を試験・評価・使用する。これはさらなる「道の駅」建設の実現を目指すためのものである。

- (c) 上記2項目についてのジョイント・コラボレーションを通じて、「道の駅」事業の全過程で、つまり計画・設計から運用・管理に必要となる技術的ノウハウをベトナム国側へ譲渡する。

## 2. 調査範囲

### 1) 全国マスタープランの調査範囲

全国マスタープランはベトナム国の全国道を対象とする。



Figure 2.1 全国マスタープランの調査範囲

## 2) パイロットプロジェクトと省マスタープランの調査範囲

パイロットプロジェクトはハノイ近隣の三省で実施された。

- |             |                 |       |
|-------------|-----------------|-------|
| (1) 国道 No.1 | KM. 113+000 (L) | バクザン省 |
| (2) 国道 No.1 | KM. 267+000 (R) | ニンビン省 |
| (3) 国道 No.6 | KM. 102+400 (L) | ホアビン省 |

省マスタープランは、パイロットプロジェクトの対象省であるホアビン省・ニンビン省・バクザン省の3省について作成された。



Figure 2.2 パイロットプロジェクトの場所と省マスタープランの調査範囲

### 3. 調査の実施機関

#### 3.1 調査団

JICA 調査団のメンバーは以下の通りである。

日本側専門家	畑中邦夫 岩田鎮夫 櫻田陽一 森 浩 清水文夫 岩崎正義 阿部朋子 草野牧音 長瀬康徳 西勝克明 相川 新 古田尚也 岡野幹夫 岩崎亜希	総括 副総括／地域振興 道の駅計画 交通需要予測 事業運営計画 (1) 事業運営計画 (2) 地域計画／運営支援 施設計画 施設設計／積算／入札図書 施工監理 施工監理 環境社会配慮 経済・財務分析 業務調整
JICA ベトナム事務所	Phan Le Binh	Program Pfficer

JICA 調査団に加え、いくつかの調査チームがさまざまなフィールド調査・インタビューを実施するために構成された。

#### 3.2 調査組織

調査組織は以下の通りである。

- 対応組織: ベトナム道路局 (VRA)
- 運営委員会: ベトナム道路局 (VRA)、運輸省 (MOT)、計画・投資省 (MPI)、農業および農村開発省 (MARD)、ホアビン省運輸局、ニンビン省運輸局、バクザン省運輸局

#### 3.3 調査工程

調査工程は以下の通りである。

- 第1回現地調査(ハノイにて): 2007年2月～2007年3月
- 第2回現地調査(ハノイにて): 2008年5月～2009年3月
- 第3回現地調査(ハノイにて): 2009年5月～2010年3月

## 1. ベトナム国における「道の駅」の重要性と必要性

ベトナム国に「道の駅」を導入する必要性は、道路輸送と地域の社会経済発展という2つの観点から説明できる。

ベトナム国の「道の駅」には 1) 道路交通条件を改善し、また 2) 「道の駅」が配置された地域の社会経済発展を促進することが期待される。

### (1) 道路交通のための「道の駅」

#### a. 道路交通安全の促進

「道の駅」は休息・休憩を提供する。運転者は「道の駅」で疲労回復に十分な休息を取ることができ、さらに運転を続けることができる。道の駅は道路交通安全を向上させるだろう。

#### b. 道路旅行活動の改善

ベトナム国では長距離輸送への大きなニーズが存在する。そのような利用者ニーズを満たすために多くの長距離バスネットワークが運営され、全国を網羅している。現在のところ「道の駅」に類似した沿道施設がいくらか存在するが、運転者と旅客の快適な移動のための要求を満たす施設はほとんどない。「道の駅」は道路利用者のためにより良い、信頼できるサービスを提供することで、運転者・旅客が長距離を容易に旅行することを可能にする。

### (2) 地域コミュニティのための「道の駅」

多くの運転者や旅客がさまざまな都市・地区・村々から「道の駅」に訪れる。「道の駅」の周囲で生活する住民は他の地域の人々と接する機会を持つことになるだろう。また、住民は地域の生産物を購入するだろう消費者にも接する。消費者との直接的な関係は、地域の人々に生産物の品質を向上させる動機を与え、彼ら／彼女らは積極的に働くことになるだろう。

「道の駅」の社会経済活動上のもう1つの役割は、訪問者への地域情報の提供である。地域の観光・文化・歴史情報は訪問者にとって魅力がある。「道の駅」は場合によって沿道地域の地域コミュニティを築くことができるかもしれない。

## 2. 「道の駅」開発における基本的考え方

本章では、まずベトナム国における「道の駅」の基本的な概念と機能について述べる。その上で、ベトナム国で全国的な「道の駅」開発を促進するための基本的戦略を詳細に論じる。

### 2.1 「道の駅」の基本機能

ベトナム国の「道の駅」の基本機能として、以下の5つの機能が確定される。これらの機能は独立ではなく、ある部分はおたがいに重複する。

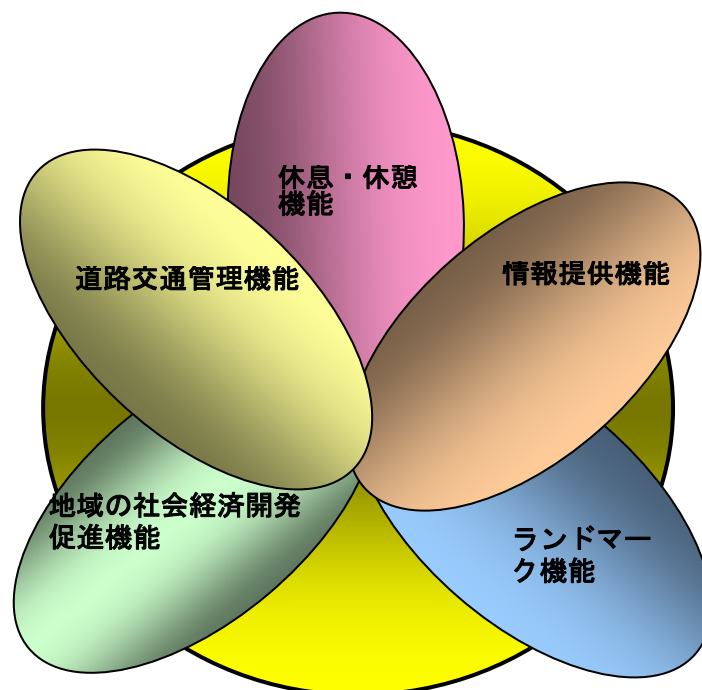


Figure 2.1.1 ベトナムの「道の駅」の基本機能

### 2.2 「道の駅」開発計画案

本セクションではすでに述べた概念と機能にもとづき、「道の駅」開発のための基本的戦略について述べる。

#### (1) 開発のアプローチ

開発における要点は以下の文章が示す通りである。

- 「道の駅」は沿道地域に建設される公共的な道路インフラストラクチャーである。よって「道の駅」は中央政府レベルでは MOT そして/または VRA によって監督され、地域レベルでは省人民委員会によって監督されなければならない。
- 「道の駅」は地域の活性化を促進または寄与するコミュニティ・インフラストラクチャーである。よって「道の駅」は、地域コミュニティの直接的な参加のもとに計画・運用されなければならない。
- 民間の資金やアイデアは歓迎される。というのも、「道の駅」は利用者志向の施設でなければならない、商業活動は公共機能のための「道の駅」運用の実現と保証にとって重要な基礎となるからである。

## (2) 「道の駅」の配置

「道の駅」はその機能が目標を達成するように配置されなければならない。後続のセクションでは、「道の駅」の場所・対象道路の選定、また「道の駅」ネットワークの形での「道の駅」間の協力的関係の創出に鍵となる要因を特定する。以下の6点は「道の駅」を効果的に配置するための主要な要因である。

Table 2.2.1 立地選定のための案

基本的機能	立地選定の基準例
休息・休憩	立地間隔: A. 走行速度 50km/h の場合（上級国道）： ---> 毎 200km（4 時間の走行に相当） ---> 毎 100km（2 時間の走行に相当） B. 走行速度 30km/h の場合（下級国道または省道）： ---> 毎 120km（4 時間の走行に相当） ---> 毎 60km（2 時間の走行に相当）
情報提供	-主要な観光地 -道路・道路交通・観光・地域条件の情報を容易に更新できる場所
地域の社会経済開発促進	-地域コミュニティの所有権・能力が高い地域 -地域特産品・文化資源・観光資源等を豊富に提供できる地域
道路交通管理	-高速道路や幹線道路のインターチェンジに近い場所 -事故多発区域や交通事故の可能性のある道路区間の近辺
ランドマーク	-省への入口としての省の出入口 -道路交差点、その他人々が集う場所

## 2.3 「道の駅」のタイプ分類

### (1) 施設カテゴリ

「道の駅」は多目的機能を持ち、その施設は3カテゴリ、つまり「コア施設」「コアプラス施設」「非コア施設」に分類される。以下はこれら3カテゴリに関するより詳細な議論である。

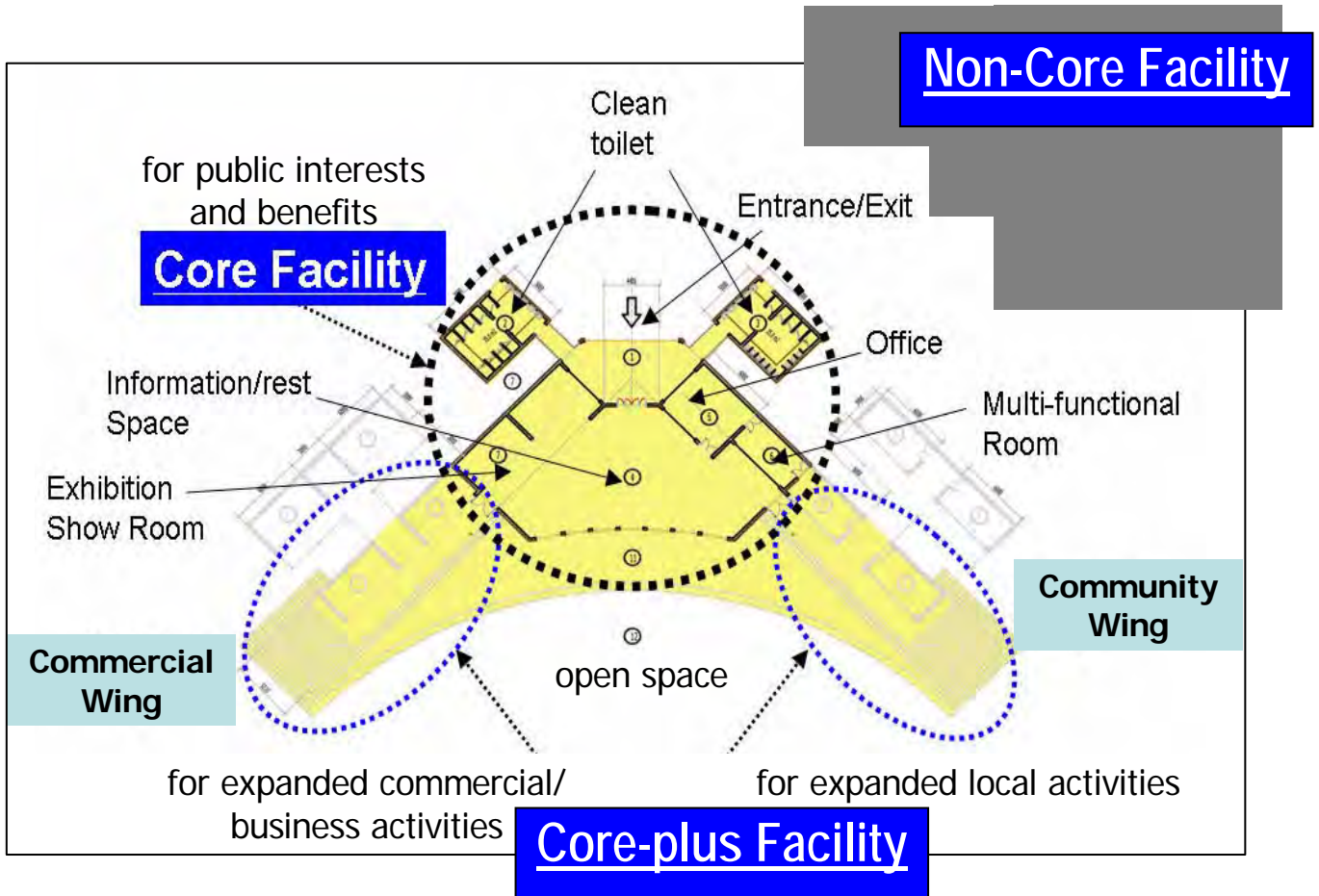


Figure 2.3.1 「道の駅」施設の3カテゴリとその基本的配置



## (2) 標準タイプ

「道の駅」にはさまざまなタイプがありうる。各々の「道の駅」は多くの種類の選択肢から施設を選択することができる。しかしコア施設は必須であり、最低限の要求を満たす必要がある。コアプラス施設をコア施設に隣接して設置することが望ましい。

以下の表は「道の駅」の3タイプについて示している。表は、横列の沿道地域条件と縦列の道路・交通量からなる。沿道地域条件は地域の魅力の程度を表す指標のようなものである。道路・交通量は訪問者の期待数の指標である。

Table 2.3.1 「道の駅」の3つの標準タイプ

沿道地域条件 道路および交通量		都市	郊外	観光地域	農村地域	山岳地域
		国道	交通量 (大)	タイプ-1		
交通量 (小)			タイプ-2		タイプ-3	
省道			タイプ-2		タイプ-3	

## 3. 「道の駅」開発の仕組みと政策

「道の駅」開発計画はベトナム国にはかつてなかったものである。よって、既存の法枠組みに抵触が生じえないか、慎重な吟味が要求される。本章では「道の駅」の計画・建設・運用分野の関連法枠組みについて述べる。

### 3.1 法枠組み

#### (1) 「道の駅」の開発段階に関連する法律・規則

いうまでもなく、「道の駅」の投資者および運用者はベトナム国に公布されているすべての法律を遵守しなければならない。よって「道の駅」を計画・開発する過程では関連する全法律・規則を調査する必要がある。本セクションでは主要な関連法律・法令・決議・規制等を特定し、論じる。

次項のフローチャートは「道の駅」の計画、建設、運用・管理の各々の段階に関連する主要な法枠組みを特定し、示す。

主要な「道の駅」開発活動

関連する主要な法律・規則

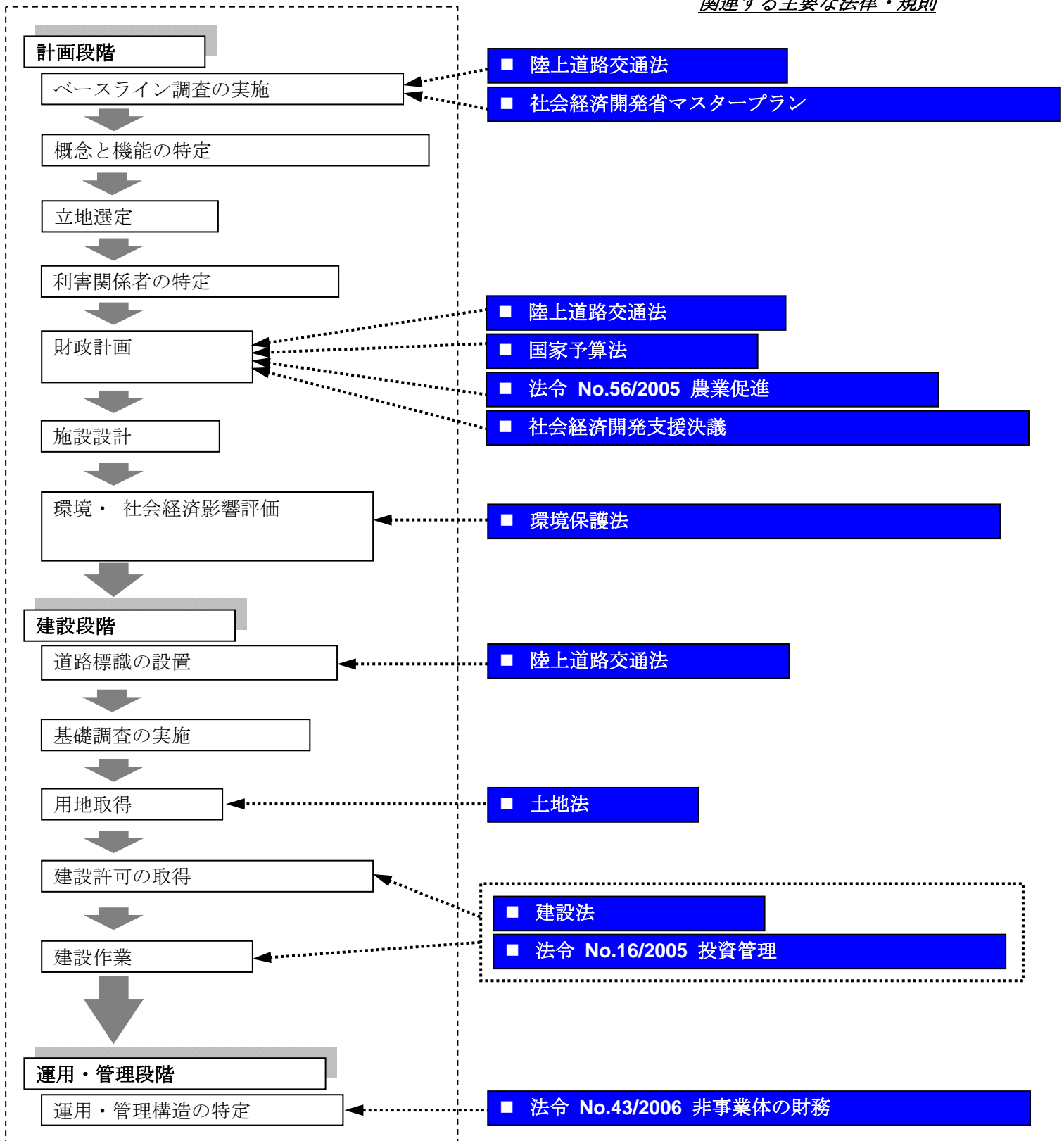


Figure 3.1.1 主要な「道の駅」開発活動および関連法枠組み

## 3.2 財政計画

本セクションでは建設と運用・管理のそれぞれについて、開発活動のさまざまな特徴を踏まえて述べる。

### (1)財源

#### 1) 建設

「道の駅」の建設段階では6種の資金源が特定できる。

- ① 中央国家予算の直接配分
- ② 地域社会経済支援プログラムを通じた資金配分
- ③ ODA 資金の直接配分
- ④ 地域国家予算の直接配分
- ⑤ 民間銀行あるいは国家開発銀行からの融資源
- ⑥ 民間組織の積極的な関与を得ている場合の民間投資資金

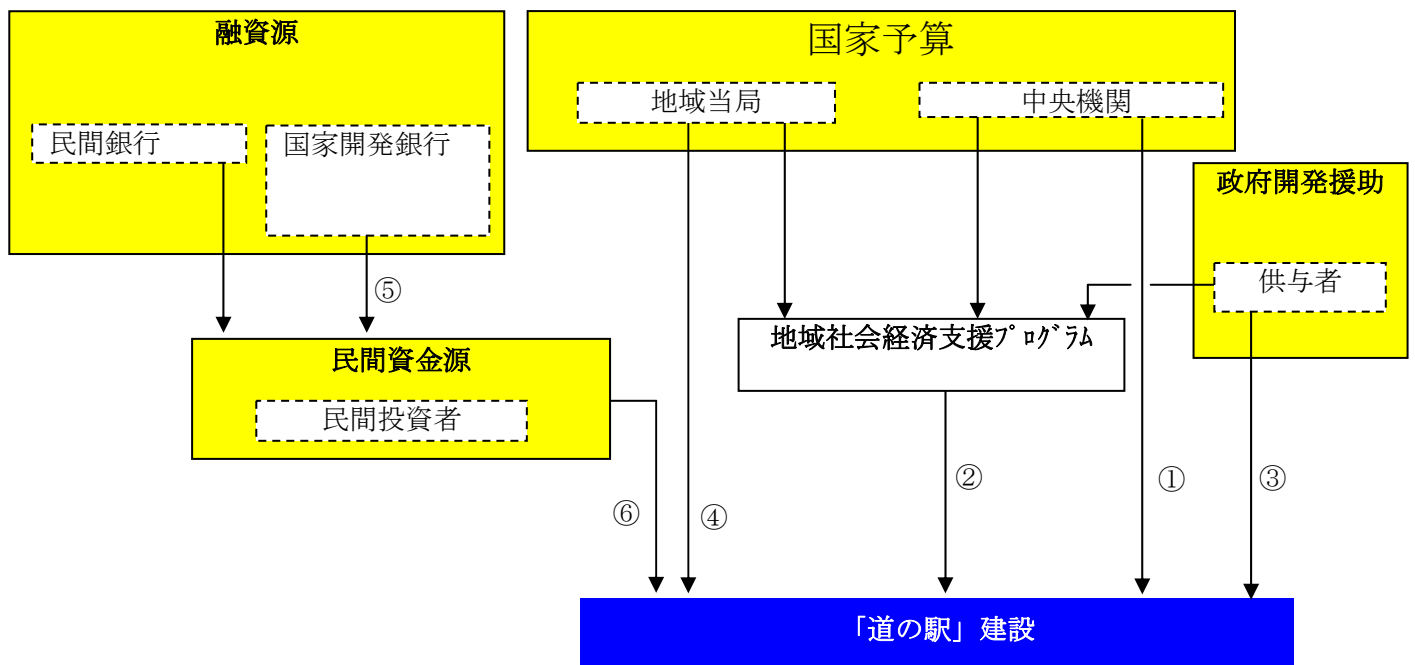


Figure 3.2.1 「道の駅」建設の財源の可能な選択肢

## 2) 運用・管理

「道の駅」の運用・管理段階では3種の資金源が特定できる。

- ① 地方政府予算の直接配分
- ② 地域社会経済支援プログラムを通じた資金配分
- ③ 民間組織の積極的な関与がある場合の民間投資資金

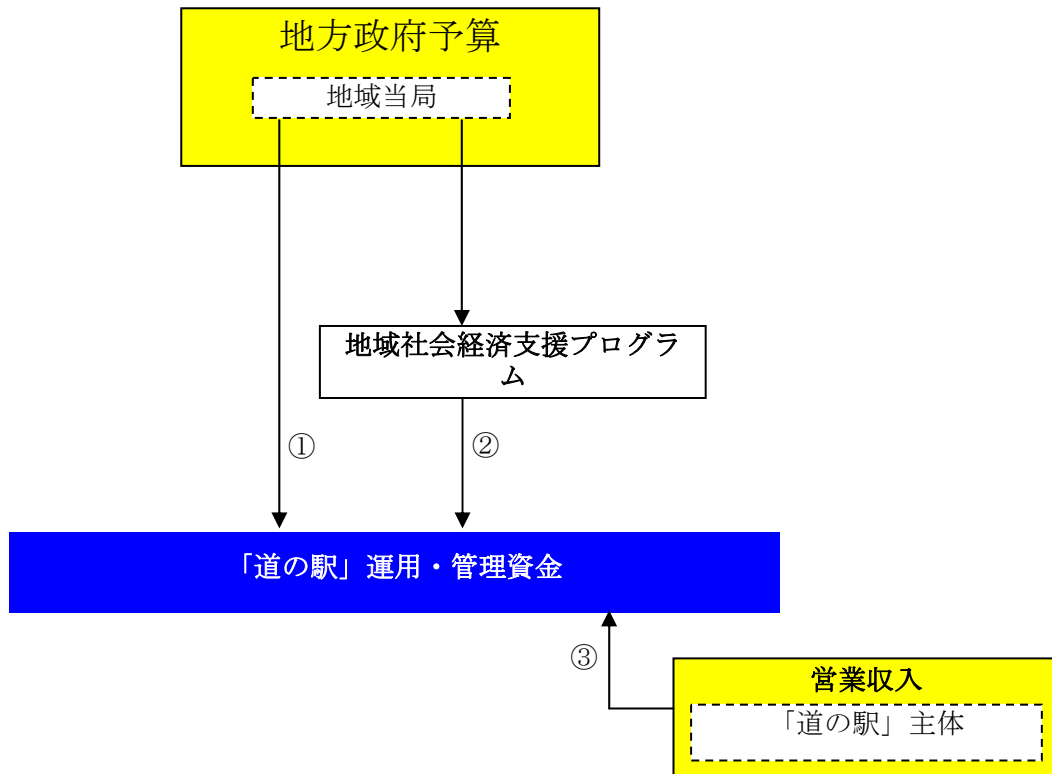


Figure 3.2.2 「道の駅」運用・管理の財源の可能な選択肢

**(2)投資タイプ**

「道の駅」への投資について、公共団体は投資者になることができ、民間企業も国有企業（SOE）同様「道の駅」に投資することができる。公共と民間の混合団体も投資者になることができる。表 3.2.1.1 - 3.2.1.3 は「道の駅」投資者の典型的な組み合わせを示す。

**Table 3.2.1 「完全公共タイプ」に対応する投資者と運用者の組み合わせ**

対象施設		タイプ	投資者	運用者
用地	コア & コアプラス用		省当局	-
	非コア用		民間団体か SOE	-
コア施設			省当局	省当局
コアプラス施設			省当局	省当局
非コア施設			民間団体か SOE	民間団体か SOE 省当局の監督下で

**Table 3.2.2 「公共 - 民間タイプ」に対応する投資者と運用者の組み合わせ**

対象施設		タイプ	投資者	運用者
用地	コア & コアプラス用		省当局	-
	非コア用		民間団体か SOE	-
コア施設			省当局	民間団体か SOE <u>省当局からの委任</u>
コアプラス施設			民間団体か SOE	
非コア施設			民間団体か SOE	民間団体か SOE 省当局の監督下で

**Table 3.2.3 「完全民間タイプ」に対応する投資者と運用者の組み合わせ**

対象施設		タイプ	投資者	運用者
用地	コア & コアプラス用		民間団体か SOE	-
	非コア用		民間団体か SOE	-
コア施設			民間団体か SOE	民間団体か SOE <u>省当局の監督下で</u>
コアプラス施設			民間団体か SOE	
非コア施設			民間団体か SOE	

### 3.3 利害関係者と各々の役割

「道の駅」はベトナム国における新規インフラストラクチャーである。よって関連する利害関係者と各々の役割は明確に特定されなければならない。

#### (1) 利害関係者に期待される役割

すでに言及された利害関係者と各々に期待される役割の一覧を以下の表に示す。

Table 3.3.1 関連する利害関係者と各々に期待される役割の一覧

分類	利害関係者	役割
政府	MOT-VRA	MOT-VRA は要求される公共的機能の観点からの「道の駅」の認証に責任を持つ。
	MARD	MRAD は「道の駅」を活用し、地域の社会経済開発の促進に責任を持つ。
	MONRE	MONRE は「道の駅」開発の分野での社会・環境への配慮を担当する。
	MOF	MOF は陸上道路交通法に従い、おもに「道の駅」建設段階での財務に責任を持つ。
	MPI	MPI は ODA 契約に責任を持つ。
	MOC	MOC は「道の駅」の機能を考慮した都市建設マスタープランの作成に責任を持つ。
	MOCST	MOCST は「道の駅」の機能を積極的に取り入れ、文化・スポーツ・観光の促進に責任を持つ。
	MOIT	MOIT は「道の駅」の機能を積極的に取り入れ、産業・通商の活性化に責任を持つ。
省	人民委員会, DOT, DOC, DPI, DOF, DARD, DOIT, DOCST 等	省人民委員会は用地獲得と補償の執行に責任を持つ。 DOT は道路管理者として実質的な運用活動に責任を持つ。 地域当局の他局はとくに財務と人事に責任を持つ。
地区	人民委員会, 経済インフラストラクチャー 部門等	関連する利害関係者はとくに関連施設の開発・実際の管理・労働者派遣・業務支援・地域グループ形成支援に責任を持つ。
コミューン	人民委員会	関連する利害関係者はとくに地域特産品の開発支援に責任を持つ。

（続き）

分類		利害関係者	役割
ドナー		JICA, 世界銀行, ADB, その他の 二国間供与者	関連する利害関係者は財政・技術支援に責任を持つ。
地域住民・中小企業		地域住民	関連する利害関係者は「道の駅」地域作業グループのメンバーとして計画・管理・監視に参加し、施設利用者として行為する。
		建築協会	
		女性グループ	
		農業協同組合	
		NGO	
		近隣の類似施設の所有者・協同組合施設	
民間企業・組織	運送企業	バス会社, タクシー会社, 他の運送会社 (運送業者等)	運用・管理組織、投資者、また施設利用者として行為する。
	サービス提供企業	レストラン, 宿泊施設, 地域土産物製造業者, 土産物販売業者, 食品・消費財販売業者, 観光企業	運用・管理組織、投資者、また施設利用者・サービス提供者として行為する。
	他の民間企業	商社, 建設会社, 他の民間会社	関連サービスの投資者・提供者

### 3.4 「道の駅」の運用・管理の仕組み

#### (1) 運用・管理活動事項

運用・管理活動項目を以下の表に示す。

Table 3.4.1 運用・管理活動項目

分類	対応する活動	活動の詳細
基本的活動	物理的メンテナンス・経済的維持可能性の観点からの非常に基本的な活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●施設管理・修理</li> <li>●施設の警備・清掃</li> <li>●運用コストの管理</li> <li>●収支管理</li> <li>●人事管理</li> </ul>
コア施設での非商業活動	道路交通と地域コミュニティのための活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●情報提供（情報内容の作成・管理、情報提供装置の開発・メンテナンス等）</li> <li>●地域の社会経済開発促進（地域特産品の品質管理・販売促進）</li> <li>●地域の人的資源開発（訓練等）</li> <li>●公共情報提供 例. 交通安全キャンペーン</li> </ul>
コアプラス施設での非商業活動	地域生産物を訪問者へ販売することによる地域コミュニティの社会経済活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●テナント契約の管理、活動の監視、指示</li> <li>●収益性の改善を目的とする宣伝・販売促進</li> </ul>
非コア施設での商業活動	訪問者への商業サービスのための活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●テナント契約の管理、活動の監視、指示</li> <li>●収益性の改善を目的とする宣伝・販売促進</li> </ul>

#### (2) 標準組織

##### 1) 組織タイプ

タスクフォース部は「道の駅」の運用・管理活動の全般的な計画の承認、また「道の駅」の日常活動の監督を担当する。タスクフォース部のメンバーは、省人民委員会・地区人民委員会・コミュニケーション人民委員会といった地域当局と DOT・DARD・DPI・DOF 等といった省政府局の役人から構成される。

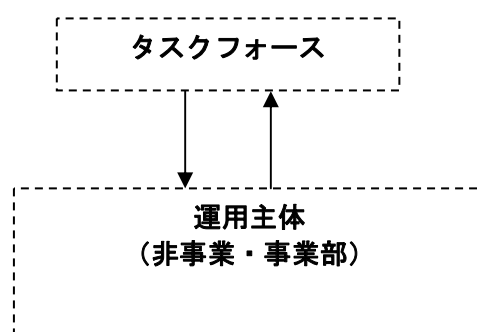


Figure 3.4.1 「道の駅」運用・管理構造



## 2) 運用部の構造の例

下記の例は、「道の駅」の運用部は基本的に駅長・公共サービス長・地域エンパワーメント長・管理およびメンテナンス長という4名から構成されることを示す。

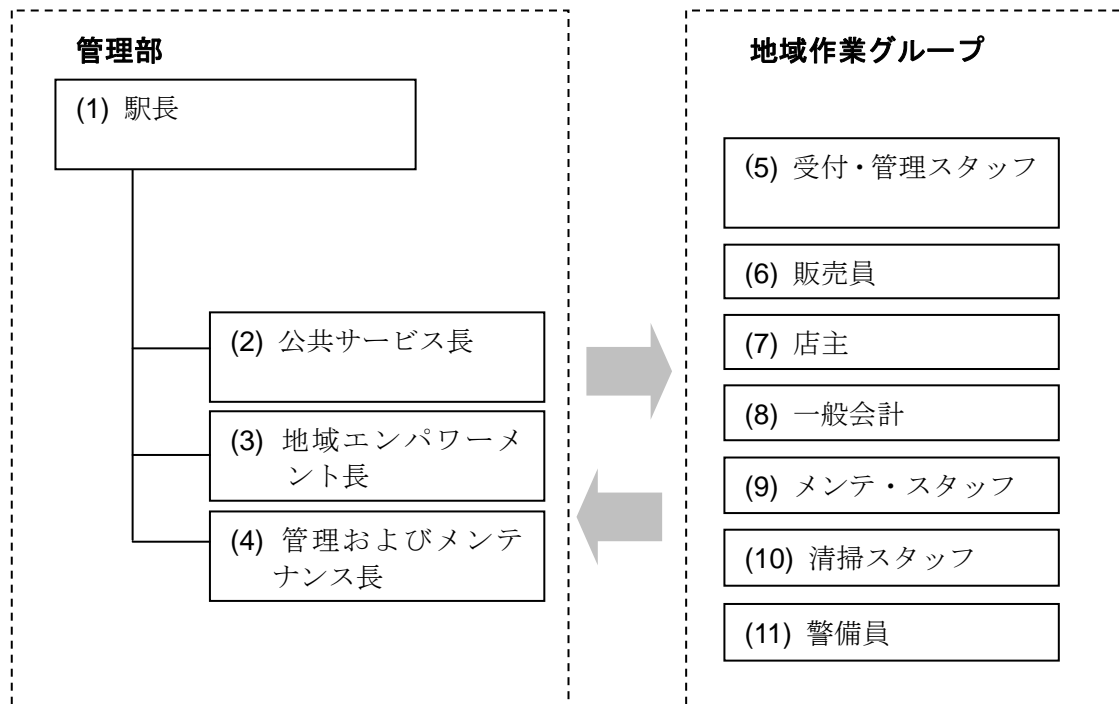


Figure 3.4.2 「道の駅」管理部と地域作業グループ

### 3.5 「道の駅」の影響と社会・環境配慮

「道の駅」を計画・建設・運用する際は「道の駅」の影響の注意深い調査が不可欠である。「道の駅」開発は積極的影響と消極的影響の両方を持つ。

#### 3.5.1 「道の駅」の影響の概観

一般に「道の駅」の影響について、社会・経済・交通・環境の観点から積極的・消極的影響の両方が生じるだろうと予測できる。

この表は「道の駅」の予測される一般的影響を示すものの、実際の「道の駅」事業から生じる実際の影響は立地・機能・規模等によって変化しうることには注意が必要である。

Table 3.5.1 さまざまな観点からの「道の駅」の影響概観

観点	予想される影響
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ 「道の駅」が提供する快適な休息空間・便利な道路交通情報のおかげで、「道の駅」は道路交通の安全・快適性・利便性に対して積極的な影響を持ちうる。</li> <li>- 「道の駅」への交通集中により、「道の駅」は周辺地域の道路交通条件に対して消極的な影響を持ちうる。</li> </ul>
経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ 「道の駅」は地域生産物の販売・職員の雇用・周辺地域の観光促進によって、地域の雇用・所得創出・経済発展に対して積極的な影響を持ちうる。</li> <li>- かりに「道の駅」が既存類似施設の存在を脅かたり、財務実績の不振から地域政府が運用・運営費用を援助しなければならない場合、地域経済に対して消極的な影響を持ちうる。</li> </ul>
社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ 女性の社会参加の促進・貧困層やエスニック・マイノリティの所得創出・衛生意識の向上・情報アクセスの改善・訓練機会の増加等を通じて、「道の駅」は地域社会に対して積極的な影響を持ちうる。</li> <li>- かりに「道の駅」が再定住や土地収用による生活手段の喪失・地域内の軋轢・文化・歴史遺産の劣化を招く場合、地域社会に対して消極的な影響を持ちうる。</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ 「道の駅」は景観改善に積極的な影響を持ちうる。</li> <li>- 「道の駅」は建設中には生態系の悪化・土壌浸食・騒音・振動、運用期間には排水・固形廃棄物を通じて消極的な影響を持ちうる。</li> </ul>

## 4. 「道の駅」マスタープラン

### 4.1 全国マスタープラン

前章の議論にもとづき、本章では「道の駅」開発の目標年度・全国地域に配置する「道の駅」の目標数・新認証制度の導入を含む全国「道の駅」開発プランについて述べる。

プランの目標年次は **2020** 年である。現在、将来の幹線道路網が 2020 年を目標年次に計画されている。「道の駅」開発プランは既存の全国道路網プランに従わなければならない。

#### 4.1.1 「道の駅」の配置

「道の駅」開発プランの目標の 1 つは、「道の駅」ネットワーク全体のなかで「道の駅」間の効果的な協調を構築することである。戦略的配置が協調の基礎となる。

以下の表は「道の駅」開発プランの「道の駅」配置目標を示す。これは標準であり、地域の特徴にもとづいて変更可能である。

Table 4.1.1 「道の駅」の配置目標（標準）

年次	配置
2015	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 国道沿いに <b>200 km</b> ごと</li><li>➤ 1 省に少なくとも 1 つの「道の駅」</li></ul>
2020	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 国道沿いに <b>100 km</b> ごと</li><li>➤ 省道沿いに追加的な「道の駅」</li></ul>

## 4.1.2 「道の駅」の認証

本セクションでは「道の駅」計画を実施する新しい行政過程として、認証手続きについて述べる。認証過程は「道の駅」の公共的特徴を保証するために必要である。

### (1) 認証の導入

公共的機能の確保のため、新しい制度システムを作ることが要請される。「道の駅」の公共的機能の確保に責任を持つ行政機関を明確に定義するか、いくつかの既存の行政団体に公共的機能確保の責任を求めるかのいずれかが必要である。

そのような新しい制度システムが「認証」である。認証は以下の職務を含む。

#### 1) 「認証」の基礎条件

- 認証の最終決定を下す担当行政機関は運輸省（MOT） - ベトナム道路局（VRA）でなければならないと、「認証」は規定する。
- 「認証」は公共施設としての「道の駅」を保証するために独自の基準と特定の要求を有する。
- 認証証明の取得を求める申請者は、「認証」において独自の手続きと申請書に従うように求められる。
- 当該申請者が認証手続きに従い、認証基準を満たす限りにおいて、「認証」では公共団体だけでなく民間組織を含めたすべての組織が「道の駅」の認証を申請することができる。

#### 2) 新施設と既存施設の認証

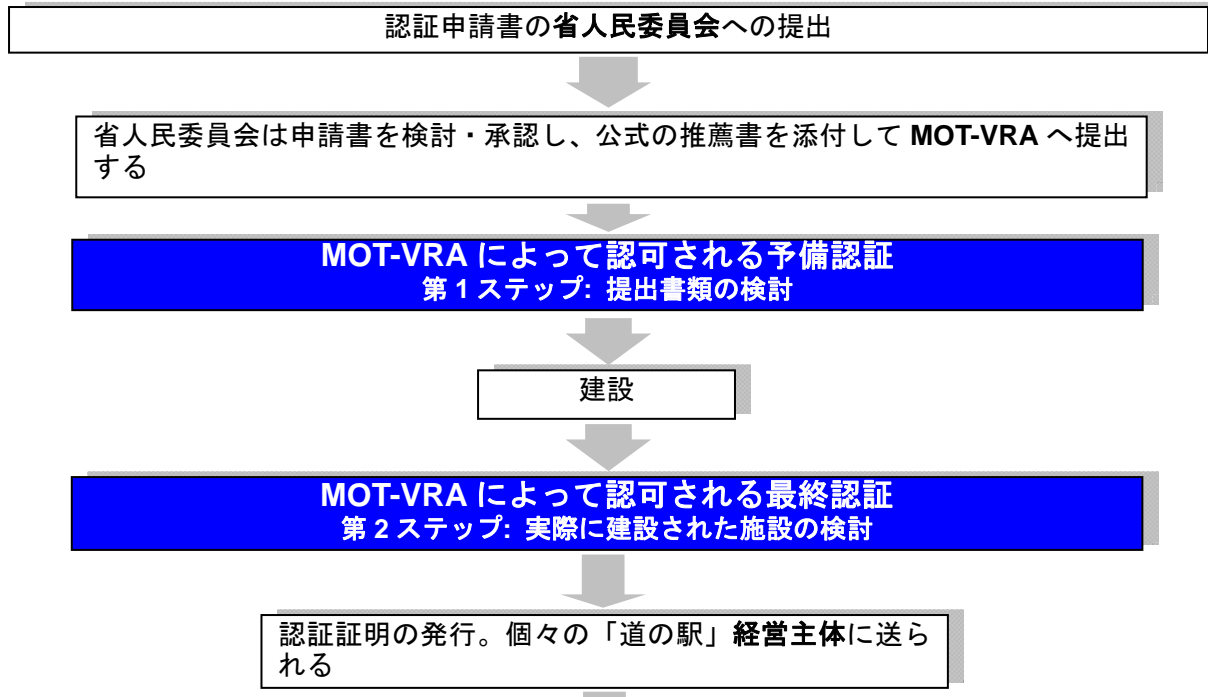
- 認証過程には2つの異なる手続きがある。1つは新規に開発される施設の認証用であり、もう1つは既存の類似施設の認証用である。新規に開発される施設については、申請する「道の駅」の計画・設計段階で、申請者は要求される機能を考慮に入れることができる。一方、既存の類似施設を有する申請者も、認証基準にもとづいて施設設計を改善することで認証を申請することができる。後者のケースは多額の公的建設費用なしに「道の駅」の普及に貢献できる。
- 既存の類似施設の認証の場合、基本的に既存施設は民間団体が運用する商業施設である。よって認証基準を満たすためには、公共的機能が当該の申請既存類似施設に付加されなければならない。例えば道路・地域情報提供施設や地域の社会経済開発促進施設の追加、駐車場の拡大が必要となるだろう。

次頁に、新規に開発される施設か既存施設のいずれかのための2種類の認証過程を示す。

申請・認証過程

申請候補者

- 地域当局
- 国有企業
- 民間企業
- 地域コミュニティ等



監視・再認証（あるいは取消）過程

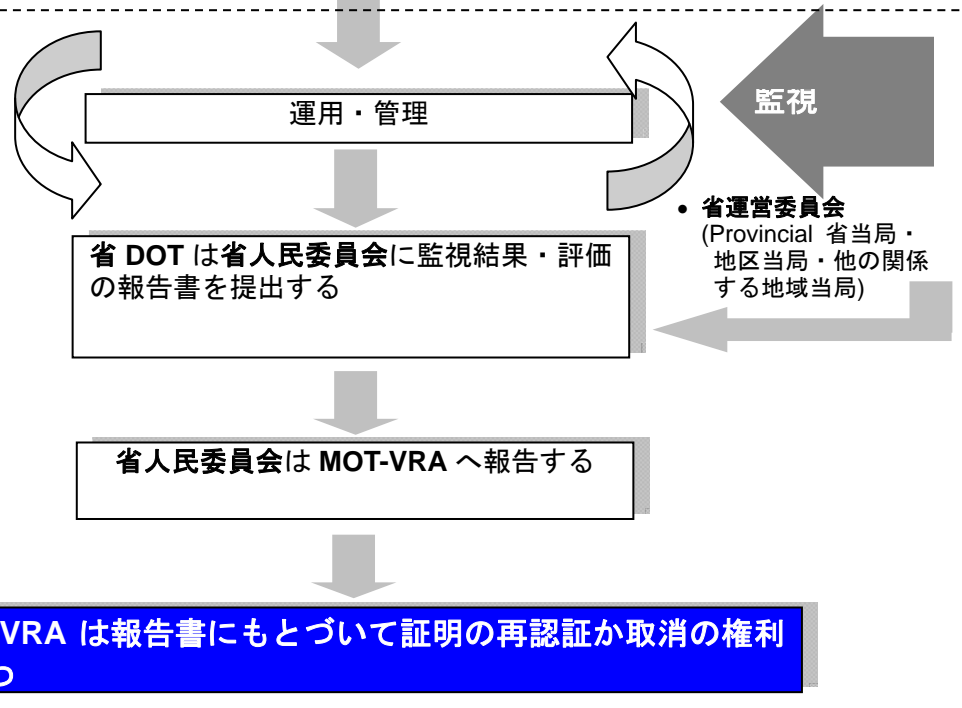
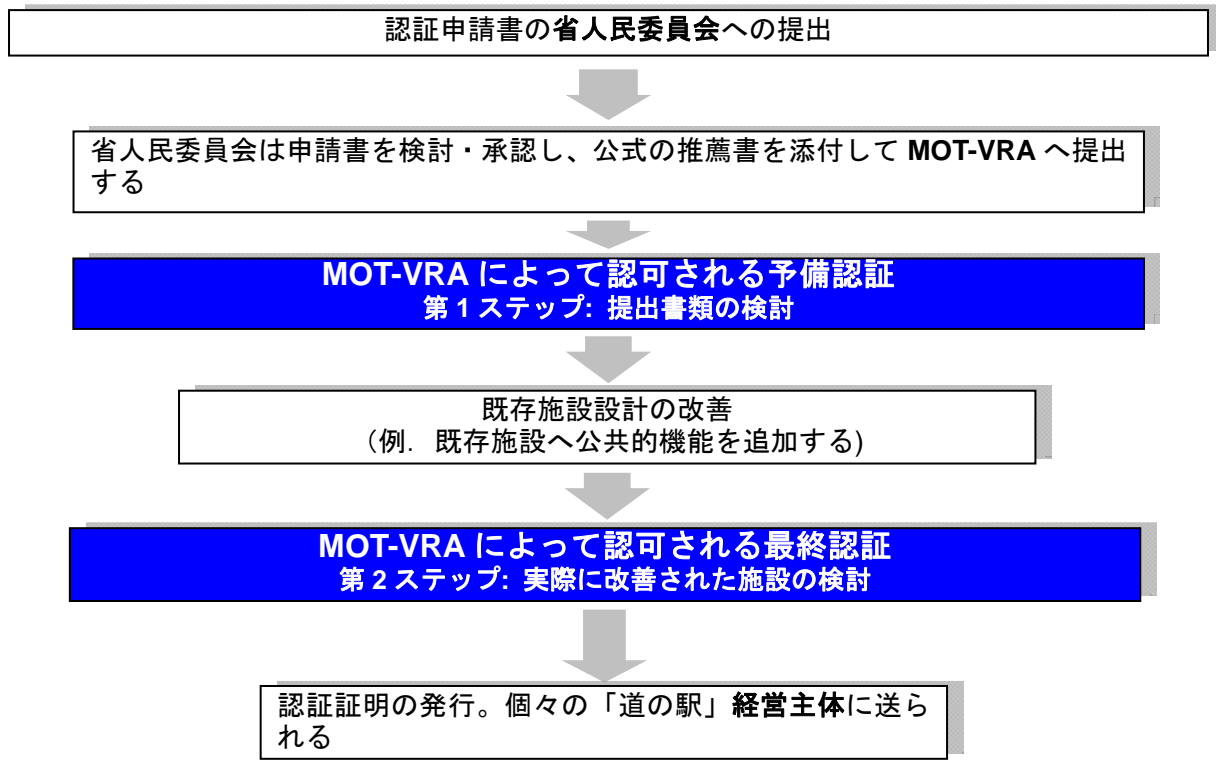


Figure 4.1.1 新規に開発される「道の駅」の場合の「道の駅」認証手続きの提案

候補申請者

- 省当局
- 国有企業
- 民間企業
- 地域コミュニティ等

申請・認証過程



監視・再認証（あるいは取消）過程

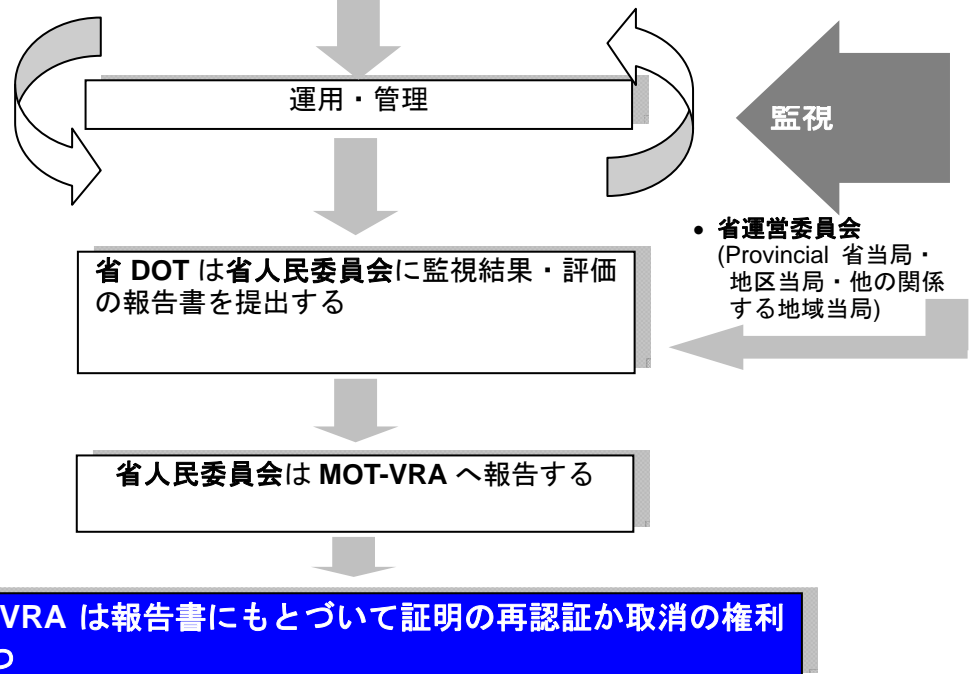


Figure 4.1.2 既存類似施設の認証の場合の「道の駅」認証手続きの提案

### 4.1.3 プログラム

本セクションでは「道の駅」開発プランを保証するいくつかのプログラムについて述べる。

#### (1) 技術開発

本「道の駅」開発マスタープランにもとづいてベトナム国の全国地域に「道の駅」を普及させるためには、技術支援の導入が必要である。技術開発は計画、建設、運用・管理の各段階で行われなければならない。

#### (2) 関連データベース・情報網の開発

「道の駅」には情報提供施設として機能することが期待される。情報は道路・道路関連の情報だけでなく、近隣地域の文化・歴史・観光情報を含む。よって情報提供者は道路・道路交通の運営管理者に限られるべきではない。地域当局・地域グループ・地域産業団体、さらに地域住民までを含む地域コミュニティが地域情報の準備・提供といった活動に参加することが期待される。データベースは、例えば道路地図・一般的道路交通条件・自然災害条件・地域の文化・歴史状況・観光情報を含まなければならない。

#### (3) 「道の駅」開発促進組織の設立

「道の駅」開発促進組織については、可能性としてはそのような組織を新たに設立するか、既存の組織を活用するかのいずれかである。当面はそのような既存組織として例えばベトナム国自動車輸送協会（VATA）が、「道の駅」協力組織として考えられうる。

### 4.1.4 予算編成

#### (1) 資金源

「道の駅」の初期費用はおよそ 200 - 300 億 VND である。年間経費は 25 - 35 億 VND である。この費用は民間パートナーに属する商業活動の費用を含む。年間経費は民間パートナーに属すべき収益性の高い活動の費用を含む。

国家政府の予算について、予算はコア施設の、またもし必要であればコアプラス施設の初期費用支援として使用されなければならない。また国家予算の予想される他の使用方法は「道の駅」の宣伝活動である。

#### (2) 地域社会経済開発促進基金の適用

地域の社会経済開発促進プログラムとその予算が豊富に存在する。これらの資金を最大限に活用し、人材育成の実施や運用費用の支援が可能かもしれない。長期的には将来、「道の駅」特有の地域活性化基金の開発が検討されるべきである。

## 4.2 省マスタープラン

### 4.2.1 目的

公的道路インフラストラクチャーおよびコミュニティ施設として設計される「道の駅」の所有者は省政府である。「道の駅」は省レベルの地域・現地促進センターになりうる。

中央マスタープランの目標にもとづく省で最初の「道の駅」の開発の後、この最初の施設の能力・便益は、この駅と他の施設・近隣地域の道路網沿いの観光・生産地・省内部・他省との連携が生じる際に強化され、さらに向上するだろう。

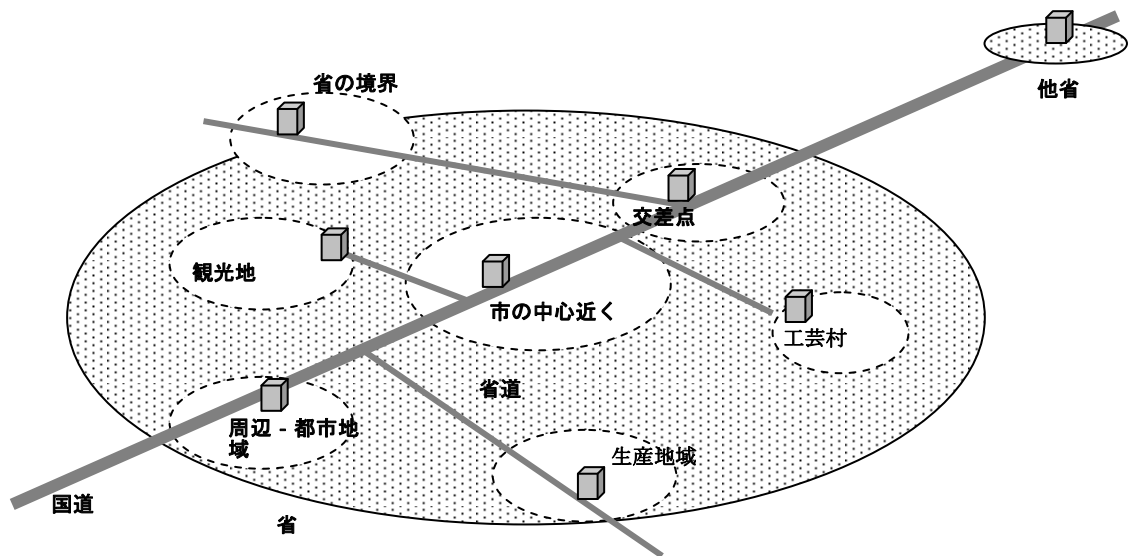


Figure 4.2.1 省における「道の駅」ネットワークのイメージ  
出典: JICA 調査団

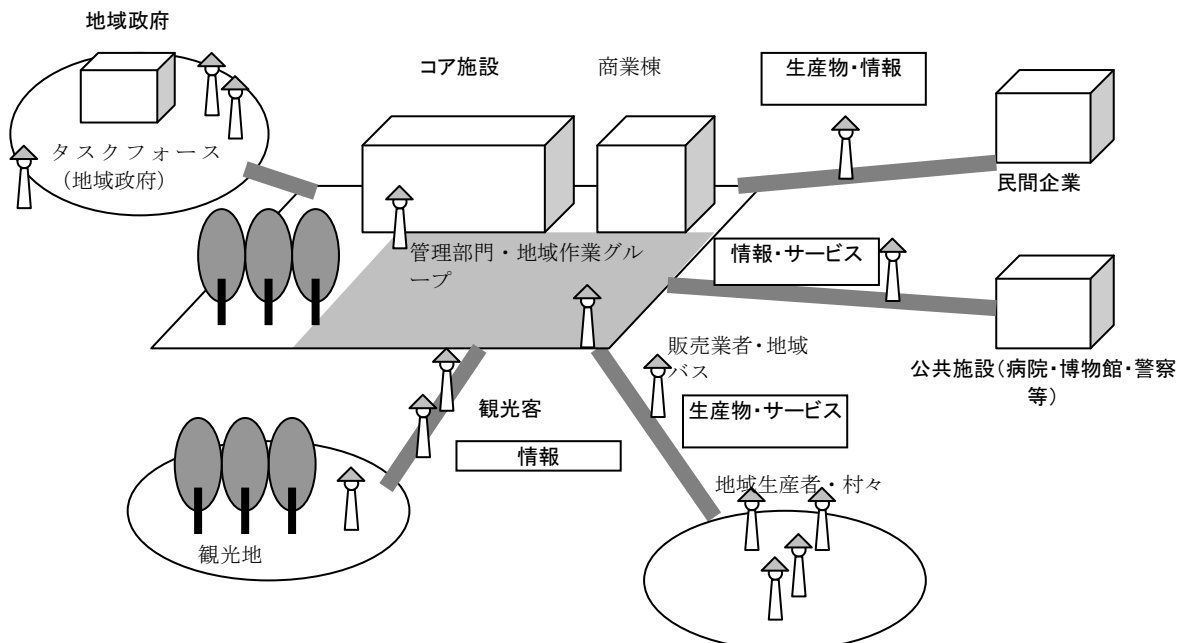


Figure 4.2.2 「道の駅」センターにおける地域ネットワーク・イメージ  
出典: JICA 調査団



## 4.2.2 ホアビン省の省マスタープラン

ホアビン省では交通量が非常に小さいため、ホアビンでは大規模な商業活動や経済収益性は期待できない。しかし北西省のエスニック文化への玄関口として、ホアビンの「道の駅」は天然・清潔・伝統的イメージとともに地域生産物・文化・観光地を促進する機会を持つ。

**戦略 A 「適切な道路交通管理」:** 山岳地域では交通量・商業活動可能性が限られているため、市場・情報アクセスの観点から「道の駅」にとって国道と省道の交差点が望ましい立地である。

**戦略 B 「地域経済活動の促進」:** ホアビンの「道の駅」開発は、地方の人々が容易に市場にアクセスできるように遠隔地域の社会経済開発に重点をおくべきである。野菜・果物・食料・手工芸品といったさまざまな地域生産物がある。

**戦略 C 「地域コミュニティの参加メカニズムの構築」:** 農業協同組合・女性組合・農民組合等といった地域組織の能力を強化するため、既存の活動を「道の駅」で促進することができる。例えば産業拡張基金によって資金援助を受けた手工業訓練は多目的室で実施されるだろうし、試販売は自由市場スペース・店で実施される。

**戦略 D 「維持可能な運用・管理」:** ホアビンの優位性は政府・NGO・援助資金供与者からのさまざまなタイプの資金・支援が利用できることである。民間セクターのための事業可能性は十分に高くはないが、それらからの技術・財政支援を維持可能な運用・管理のために適用できる。

**戦略 E: 「制度メカニズムの設立」:** 民間開発者による「道の駅」の新規建設は期待できないかもしれないため、道路改善・農村開発といった関連事業との統合が重要である。

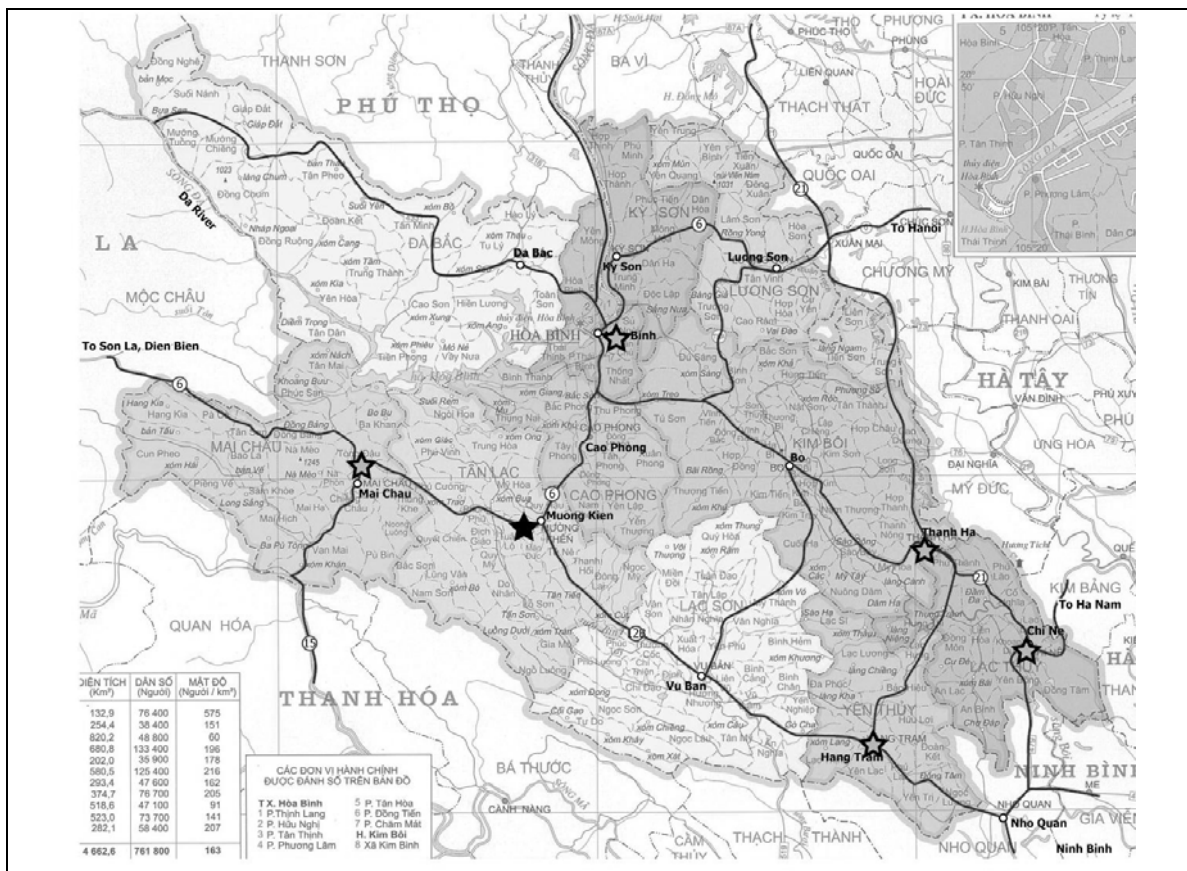


Figure 4.2.3 ホアビンにおける将来の「道の駅」立地提案

出典: DOT からの聞き取りにもとづく JICA 調査団

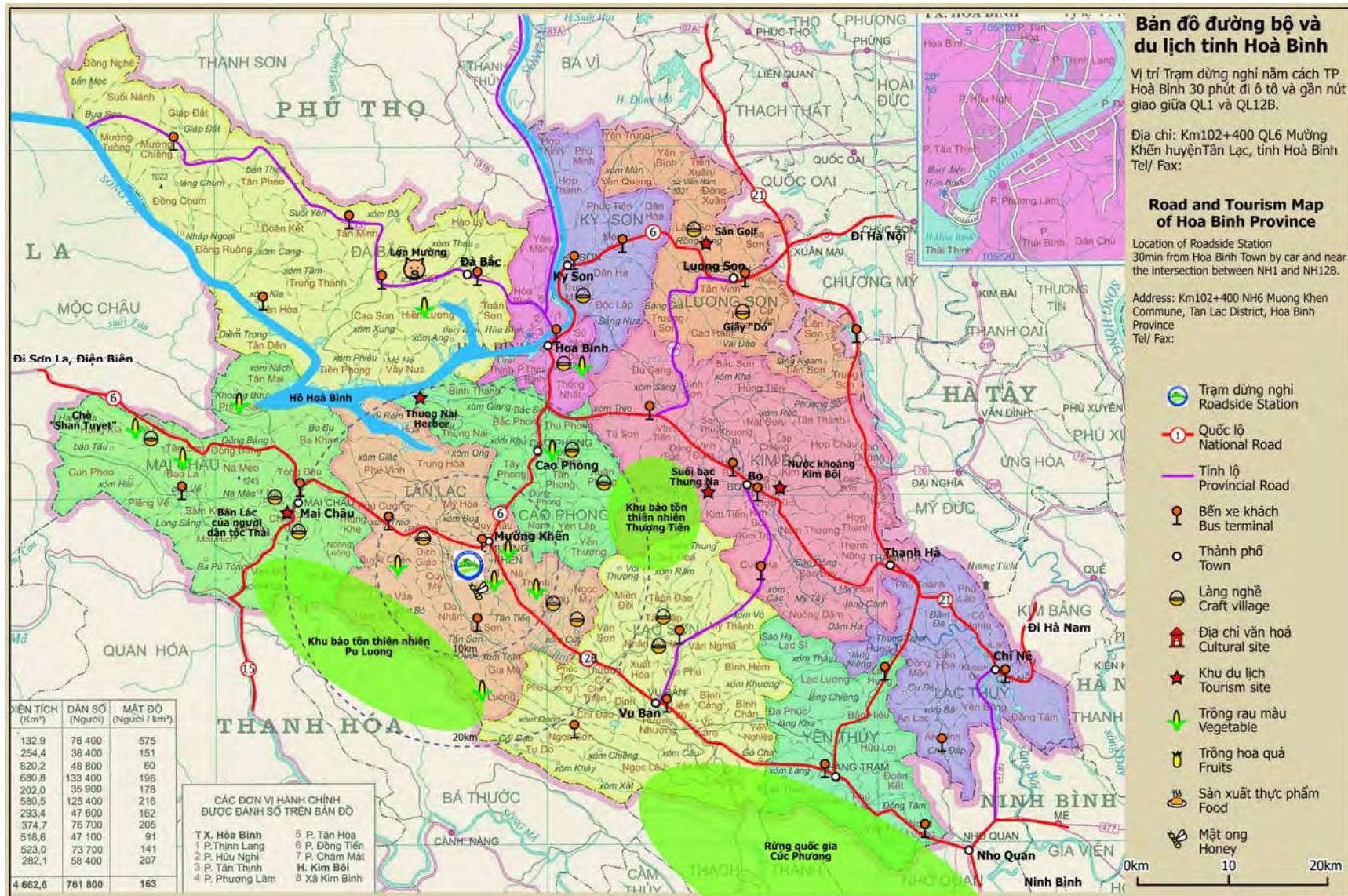


Figure 4.2.4 ホアビン省の道路・観光地図

### 4.2.3 ニンビン省の省マスタープラン

ニンビン省の NH-1A の交通量は大きいと、多くの道路利用者・観光者がニンビンの「道の駅」を訪れるだろう。さらに、この「道の駅」はニンビン街の中心に位置すると同時にタムコック河クルーズ・ホール歴史地域・地元の刺繍村という人気観光地の近隣にあり、ニンビンの観光・手工芸促進センターのようなものとなりうる。

**戦略 A 「適切な道路交通管理」:** 基本的な道路インフラストラクチャーは十分だが、中心・地域・地元レベル間のコミュニケーション網が強化される必要がある。とくにクック・フォン国立公園のそばを通る NH-12B はニンビン・ホアビン・北部山岳地域間の戦略的省間道路であるため、NH-12B 沿いに新規の「道の駅」を開発することが推奨される。

**戦略 B 「地域経済活動の促進」:** ニンビン省にはさまざまな種類の手工芸・観光地がある。地元の多くの小型ボート村・世帯がある。それらは直接販売・技術向上のための市場アクセス・機会を欠いている。この文脈において、地元生産物の開発・販売と訓練の機能はこれら個別の世帯か小グループに重点をおくべきである。

**戦略 C 「地域コミュニティの参加メカニズムの構築」:** 地域産業開発のための参加機会は (i)技術向上・市場アクセス機会のため個人・世帯レベル、(ii)製品促進・事業機会拡大のため中小企業・会社、(iii)組織能力・活動を強化するため地域組織の 3 者に提供されるだろう。

**戦略 D 「維持可能な運用・管理」:** 試験的「道の駅」は公的非事業体としてニンビン・バスターミナル会社 (Ninh Binh Bus Terminal Enterprise) によって運用されることになる。この会社はニンビン省 DOT の傘下の収益のある公的非事業体であり、省内に他のバスターミナルを有する。よって将来、認可された道の駅として既存ターミナルの機能・能力を向上・強化するために「道の駅」ネットワークを拡大することが容易かもしれない。

**戦略 E: 「制度メカニズムの設立」:** 将来ニンビンでの「道の駅」開発は公・民間両セクターに関係するため、用地取得・インフラストラクチャーおよび公益事業開発・関連活動を含めて明確な役割分担メカニズムを設立することが必要である。

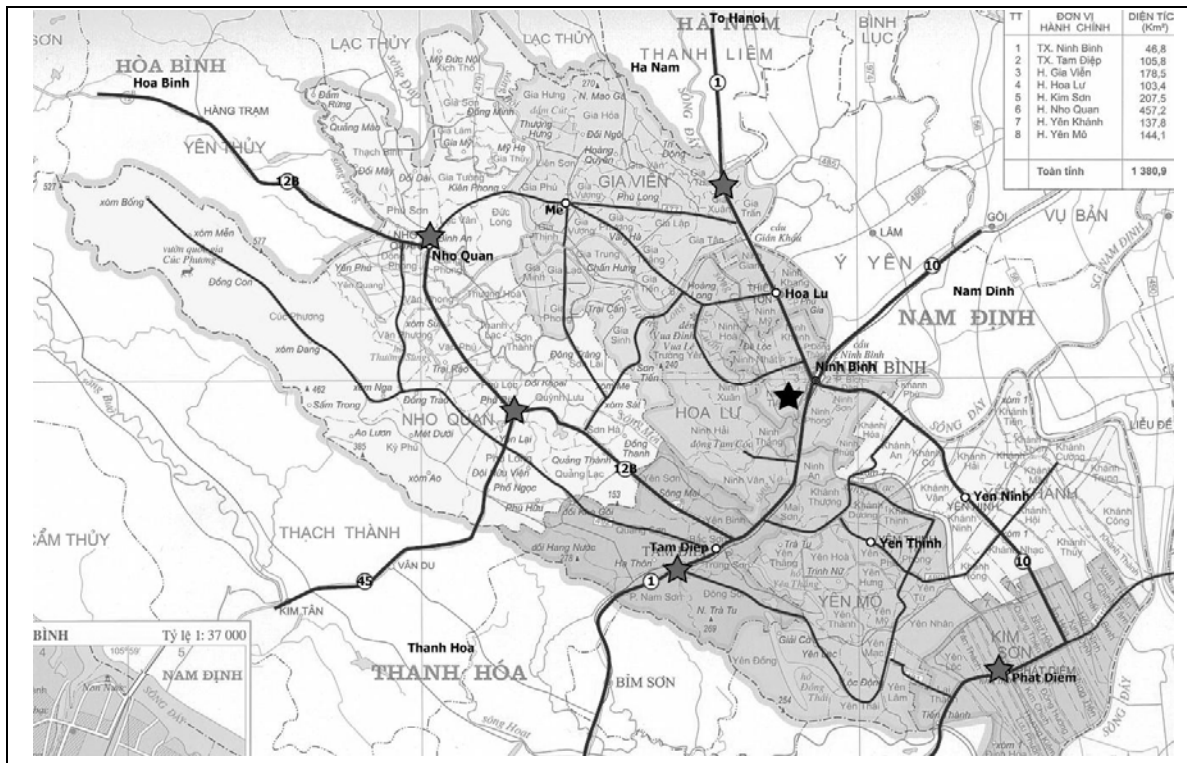


Figure 4.2.5 ニンビンにおける将来の「道の駅」立地提案

出典: DOT からの聞き取りにもとづく JICA 調査団

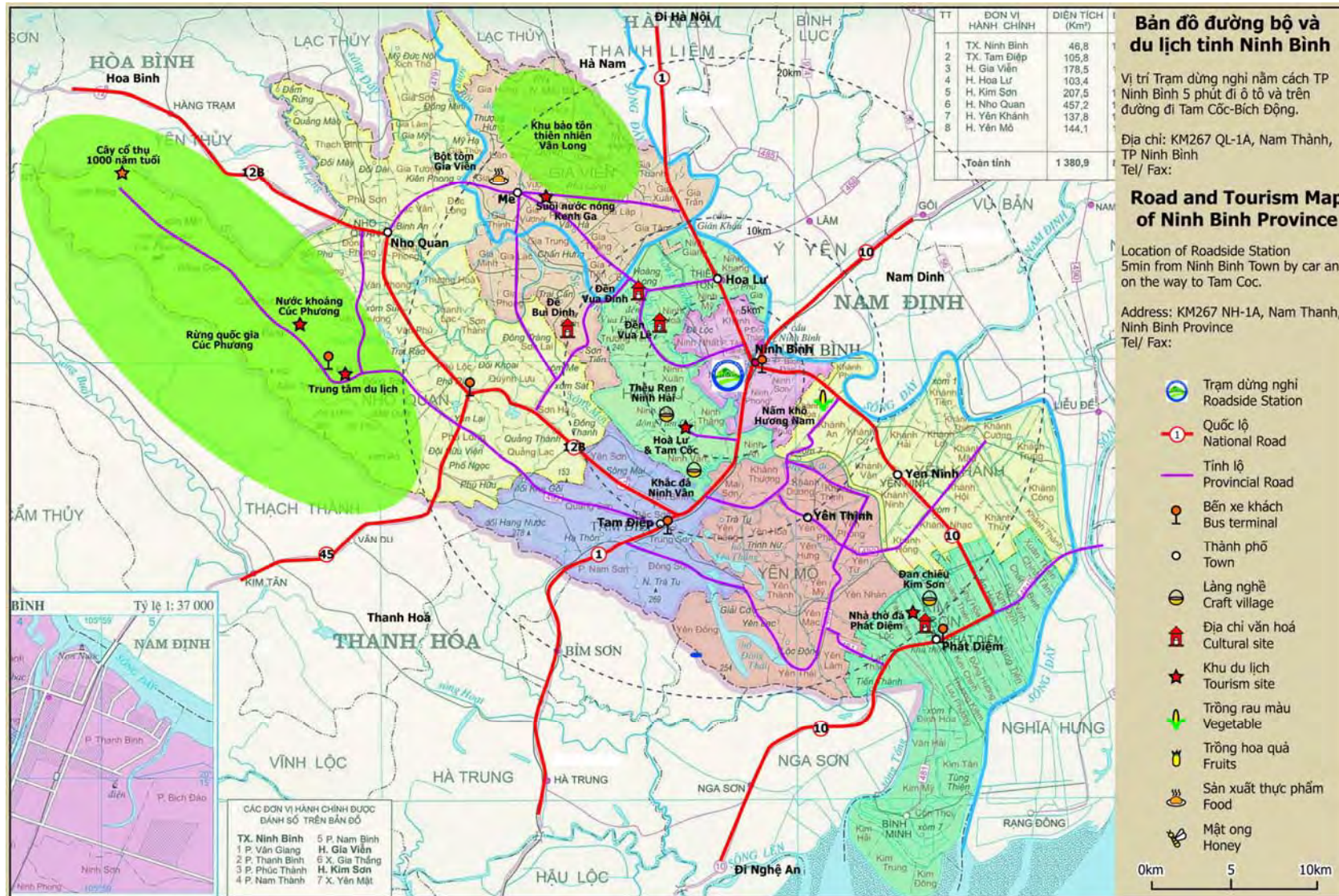


Figure 4.2.6 ニンビン省の道路・観光地図

#### 4.2.4 バクザン省の省マスタープラン

バクザン省の NH-1A の交通量は大きいため、多くの道路利用者・観光者がバクザンの「道の駅」を訪れるだろう。しかし不利点は観光客にとって目的地として魅力のある地域がそれほど多くないことである。よって最初の期間、試験的「道の駅」は地域の社会経済開発よりも交通管理・休憩・情報提供機能に重点をおくべきである。バスや観光客を含めた道路利用者に立ち寄るための「道の駅」を認識させることが短期的目標である。

**戦略 A 「適切な道路交通管理」:** これらの長距離道路利用者には多くのバス・トラック・観光バスが含まれる。よって優先度は、休息空間・情報・交通案内・医療を提供する「道の駅」の適切な旅客サービスにある。

**戦略 B 「地域経済活動の促進」:** 地域組織(例. 女性組合)や民間セクターと協力し、「道の駅」は訓練・品質検査・試験販売等の機会・空間提供を支援する。

**戦略 C 「地域コミュニティの参加メカニズムの構築」:** 試験的「道の駅」は省の中心近くで開発されるため、とくにソンドン・イェンユン地区や他の遠隔地域のエスニック・マイノリティの人々といった遠隔地域のコミュニティ・生産者にどのように関与するかを計画することが重要である。

**戦略 D 「維持可能な運用・管理」:** 公・民間パートナーシップによる運用メカニズムのモデルとして、バックハー株式会社(Bac Ha Co. Ltd.)によって管理される試験的「道の駅」は、関連する役割分担とともに「道の駅」の適切な構造下で運用されなければならない。

**戦略 E: 「制度メカニズムの設立」:** 将来バクザンでの「道の駅」開発は公・民間両セクターに関係するため、用地取得・インフラストラクチャーおよび公益事業開発・関連活動を含めて明確な役割分担メカニズムを設立することが必要である。

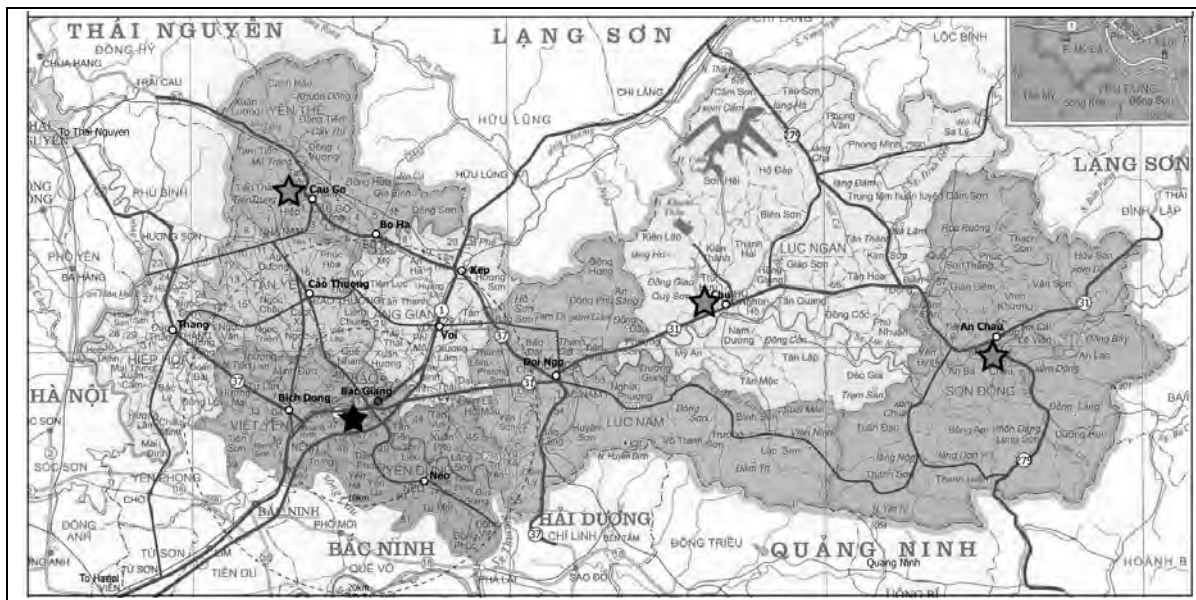


Figure 4.2.7 バクザンにおける将来の「道の駅」立地提案

出典: DOT からの聞き取りにもとづく JICA 調査団

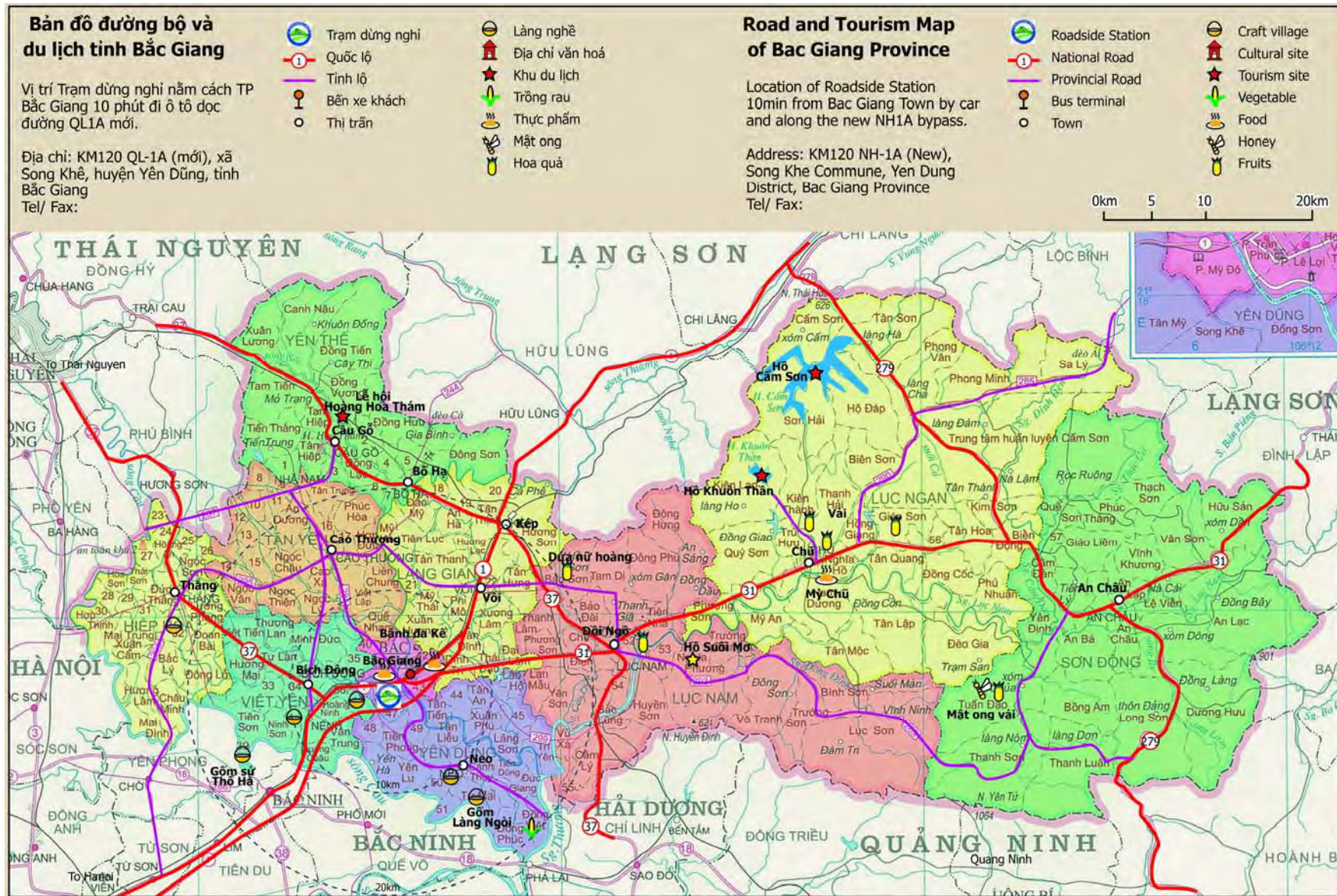


Figure 4.2.8 バクザン省の道路・観光地図

## 5 提言

本章では、ベトナム社会主義共和国において効果的・現実的な「道の駅」システムを設立する目的から推奨と提案を概括する。それらのいくつかは前章までですでに言及されているが、本章では各事項の性格にしたがって分類する。

留意されるべき事項は、そのような推奨・提案はさまざまな理由からただちにはベトナム国で適用されないかもしれないこと、おそらくそれはベトナム国の規則・規制の詳細についての知見の不足によるだろうことである。ベトナム国政府が、ただベトナム国でより良いシステムを導入するという目的で提案する我々調査団の真意を汲んでいただければ幸いである。

### (1) 連携メカニズムの設立

#### 1) 中央政府レベルでの連携メカニズムの設立

「道の駅」は2008年に修正された道路交通法によって「道路交通インフラストラクチャー」施設の1つとして定義され、「道の駅」建設はMOT・MARD・MOIT・MOCSTに指示を与える政府の管轄下に置かれる。これらの省は省自身の特定の機能・職務を持つ一方で、地域生産物・観光促進といった地域開発の観点からは密接に関係し、「道の駅」建設の土地許可・建設許可・環境配慮の観点からはMONRE・MOCが同様であり、建設・運用費用確保からはMPI・MOFが同様である。これが、ベトナム国で「道の駅」普及を促進する必要性についての共通理解を有して関係省間での調和ある政策を保証するための連携メカニズムを持つことが望ましい理由である。

委員会の責務：「道の駅」に関する政策課題についての協議・MOT - VRA が作成する『道の駅』年次報告書』についての議論

委員会メンバー：MOT - VRA の議長のもと関係省の代表者

＜「道の駅」の建設・運用・管理における検討課題＞

- 「道の駅」の手続き
- 「道の駅」を促進・支援する政策措置
- 関連省間の責務の境界設定
- 中央政府と地方当局間の責務の境界設定
- 「道の駅」政策の実現に必要な省の法令・指令・規制
- 「道の駅」に関連する他の課題

#### 2) 地方政府レベルでの連携メカニズムの構築

中央政府レベルのように、関係する省当局間の調和ある政策を保証するための連携メカニズムを構築することも期待される。そのような省レベルでの連携委員会は、該当現地地域の経済開発計画と調和する、また各「道の駅」に地方色を加えるために省自身の予算から支出・助成金を提供する「道の駅」開発計画の作成を検討することができると考えられる。数多くの関連主体間における良好な連携メカニズムが「道の駅」の成功を左右する。



## (2) 実施プログラムの作成

### 1) 「道の駅」実施プログラムの作成

MOT-VRA は JICA 「道の駅」マスタープランにもとづいて、できるかぎり早急に具体的事業の実現のために全国「道の駅」開発の実施プログラムを作成することが求められる。

目標年次 2015 年のそのような実施プログラムの第 1 段階は、最初の 5 年間で設置される 80 - 100 の「道の駅」を網羅すると想定される。そのような計画実現のために以下の点を考慮することを提案したい。

- 交通量の多い区間の優先： 道路交通事故件数の相当の減少を期待すること、また 1 つの「道の駅」で多数の旅客にサービスを提供することが期待できる。
- 民間イニシアティブの最大限の利用： 民間投資者が関心を示す場合にはいつでも、必要な場合には技術支援を提供し、かつ「道の駅」の公共的機能を確保することで、民間投資者が「道の駅」を建設することを奨励する。民間セクターの奨励は公的支出の削減に貢献することも期待される。
- より多い地域参加のある立地の優先： かりに他の条件が同じ場合には、地域の利害関係者の参加がより強い立地を優先することを推奨する。

実施プログラムは年間要求との総費用試算を含む必要もある。建設費用については、3 タイプの「道の駅」（タイプ 1～3）のそれぞれの額を概算で試算し、国家予算・省予算・国家開発銀行あるいは他銀行からの借入・民間投資からの資金需要を試算することを提案する。いうまでもなくそのような費用試算の後に必要な公的予算を確保するために努力することは非常に重要である。

## 2) 省マスタープランの作成

国道の「道の駅」実施プログラムと調和して、省マスタープランが各省によって作成されること臨まれる。そのようなマスタープランは、省が計画する「道の駅」に期待されるサービス・機能、主要な省道上の将来の「道の駅」ネットワークに重点をおく。

## (3) さまざまな資金の柔軟な活用

### 1) 中央政府による予算割当て

「道の駅」は修正道路交通法によって「道路交通インフラストラクチャー」と定義されているため、国家予算からの公的支出は完全に正当化される。これらの「道の駅」は道路への投資資本と比較すると多くの投資を持たないが、地域の経済開発効果は非常に大きく、交通事故削減に重要な役割を持つ。よって可能な場合にはいつでも民間投資を最大化しつつ、公的資金が必要な場合にはいつでもそのような資金を確保しなければならない。よって毎予算年度、実施プログラムによって試算される通り中央政府の予算割当てを確保することが望ましい。

より長期的には、公共サービスを提供する「道の駅」の基本的インフラストラクチャー（コア施設・車両駐車場・コアプラス施設）の建設費用は新規道路建設事業・大規模道路復興事業に含めることを提案する。

「道の駅」を地域開発政策・観光開発政策・1 村 1 品政策といった他の政策の手段として利用する可能性を検討し、そのような政策下で財務予算・助成金を割当てても期待される。

## 2) ベトナム開発銀行による「『道の駅』のための特別融資プログラム」の設立

民間投資者は「道の駅」建設・運用に重要な役割を果たすことが期待される。それらの財源編成を促進するため、ベトナム開発銀行による「道の駅」のための特別融資プログラムの設立を提案する。そのような融資の利子率・融資期間・猶予期間等の条件は通常の融資運用よりも有利であるべきである。そのような特権的借入の資格を有する事業は事前に認証承認を獲得しているものであることはいうまでもない。

## 3) 国際的な援助資金供与者のための「『道の駅』プログラム」の作成

世界銀行・アジア開発銀行・JICA といった国際的な援助資金供与者が陸上交通インフラストラクチャー建設の融資事業を形成する際に容易に融資プログラムで援助できるようにプログラム・事業を形成することを提案する。以下はいくつかの例である。

- 「道の駅」のプログラム融資： このプログラムは、ベトナム国政府と供与者間であらかじめ同意された一定基準を満たす一定数の「道の駅」を建設することを目指す。このプログラムは主に民間投資がほとんど期待できない地方・地域に重点をおく。運用のための技術支援費用、また中間・事後評価費用をプログラムに含めることも推奨される。
- 地域開発事業または貧困緩和事業への包含： 私達は「道の駅」を地域開発または貧困緩和の重要施設の1つとして定義する。国際的援助資金供与者が出資するような事業下でいくつかの「道の駅」を建設することが期待できる。
- 新規道路建設事業への包含： 私達は必要数の「道の駅」を国際的援助資金供与者の出資下の新規道路建設事業に包含する。「道の駅」が陸上道路交通インフラストラクチャーであることも良い正当化である。

## 4) 民間投資の利用

民間セクターの資金参加は国家・省予算の制約下で「道の駅」を設置するために必要である。民間投資を促進するために、なんらかの手段が導入されるべきである。

例として；

（「道の駅」の用地として認証された土地取得に対する民間投資）

- 土地利用権の取得のための簡単で迅速な手続き
- 無料・低額の土地利用料
- 土地の税金免除

（「道の駅」の建物建設に対する民間投資）

- 民間セクターがコア・コアプラス施設を有する場合にそれら施設の建設費用の助成。例えば休息施設には70%の助成、情報施設には100%の助成、地域開発施設には50%の助成。

（「道の駅」の運用に対する民間投資）

- 民間セクターが情報施設・地域開発施設を運用する場合に運用への助成。

## (4) 枠組みの設立

### 1) 認証のための枠組み

MOT-VRA が認証のための当局となり、当面は自ら「道の駅」を認証する。将来は認証機能は認可された組織、つまり「ベトナム国『道の駅』協会」に委託することができる。

認証された「道の駅」は新規の「道の駅」だけでなく、基準を満たすかぎり、必要な場合には既存施設になんらかの追加的工事を加えた運用中の「道の駅」も含まなければならない。

「道の駅」が認証される場合、保証されるサービス・施設のおかげで訪問者が増加するだろう利点がある。認証された「道の駅」が税金免除の権利を持つことも考えられる。申請者の利点は認証のための申請者費用に釣りあわなければならない。

### 2) 関係規制・規則の早期設立

関係省・局は「道の駅」を設置・促進するための規制・規則を起草することが推奨される。MOT-VRA が迅速に『道の駅』実施基準・『道の駅』運用基準・「認証枠組み」・その他の基本規則を起草することを提案する。これは全国「道の駅」ネットワークの「道の駅」を認証するための法的根拠である。

上記のような政策措置の導入なしには、関心を示す多くの関連主体の投資活動への円滑な誘導が図り難い。

## (5) 技術支援

### 1) 事業形成支援

マスタープラン・行動計画で推奨される「道の駅」事業の形成を技術的に支援するために、なんらかの手段を検討することが推奨される。支援の一部は民間コンサルタントに委任する必要があるかもしれない、他の部分については MOT-VRA ・関係省が行うことができる。MOT-VRA が『道の駅』支援室(仮) という名前の組織を持つことも考えられる。

実行可能性調査を含めた事業形成のための財政支援を作ることも必要だろう。準備するシステムを構築することも必要となるだろう。

### 2) 事業実施の支援

「道の駅」の設置・管理を技術・財政支援とともに支援するために、なんらかの手段を検討することも推奨される。

技術支援は「道の駅」職員の訓練を含む。MOT-VRA が「道の駅」現地に「道の駅アドバイザー」を派遣することも考えられる。

財政支援は建設段階・運用段階の両方で考慮されなければならない、新規道路・主要道路整備工事の場合には同時に実施されなければならない。

### 3) JICA 調査で得られたノウハウの利用

MOT-VRA は試験計画を含めた JICA 調査で得られたノウハウを利用することを推奨される。とく

にパイロットプロジェクトや日本での訓練での知識・経験はできるかぎり多くの人々に伝達される必要がある。MOT-VRA はそのようなノウハウ・経験を蓄積・伝達するシステムを設立することを推奨される。

#### 4) 訓練プログラム

JICA 調査期に実施された訓練プログラムは将来の訓練プログラムの優れた原型である。MOT-VRA はこの原型を参照して訓練を開始することを推奨される。将来プログラムはベトナム国の「道の駅」の経験・各地区の特徴によって修正・改良されなければならない。

#### (6) その他

##### 1) 「道の駅」概念の普及

「道の駅」はベトナム国で新しい概念である。この考えを多くの役人・住民・道路利用者に普及させることが重要である。そのような概念の普及を効果的に実現するための案としては：「道の駅」を促進する組織、ホームページ・案内書、公式道路地図上の「道の駅」の表示、地域の観光企業との促進活動。

##### 2) 高速道路のサービスエリア

高速道路のサービスエリアは交通安全・運転者と旅客の快適性のために設置される点で、「道の駅」とまったく同一ではないが、しかしいくつかの点で類似する点を有する。サービスエリアが建設・運用される際には、サービスエリアと「道の駅」との関係について、検討することが望ましい。